

CONCLUSIONS ENQUETE TRANSPORTEURS

AUTOROUTE FERROVIAIRE TRANSALPINE
POSITIONNEMENT DE LA PLATEFORME D'EMBARQUEMENT
Juin 2006

Au vu des enjeux que représente le raccordement de la liaison ferroviaire Lyon-Turin en région lyonnaise, le Comité pour la Transalpine a décidé de réaliser une enquête auprès des professionnels du transport et de la logistique concernant le positionnement de la future plateforme d'embarquement d'autoroute ferroviaire à un horizon de 2 à 3 ans. Le Comité pour la Transalpine expose ses recommandations qui sont le fruit des préconisations et des arguments apportés par les futurs utilisateurs.

RAPPELS PRELIMINAIRES

L'Autoroute Ferroviaire Alpine (AFA) actuelle a accueilli 18.000 Poids lourds en 2005 (avec 4 Allers-retours/jour) ; la tendance pour l'année 2006 est similaire. L'expérimentation technique est réussie, cependant les travaux sous le tunnel de Modane ont empêché la mise en place d'un service fiable et adapté à la demande de la clientèle. Le nombre de poids lourds transportés représente un peu plus de 1% du trafic Nord alpin.

Cette expérimentation a un coût financier élevé, à la charge des deux Etats : 15 à 16 millions d'euros de dépenses/an pour moins de 4 millions d'euros de recettes.

D'après les résultats de l'enquête CAFT¹ 2004, la part du trafic fret routier entre Rhône-Alpes et l'Italie représente moins d'un quart du total du trafic des tunnels du Mont Blanc et du Fréjus (24,2 Mt pour 1,5 million de poids lourds). Le tonnage transporté entre Rhône-Alpes et le Piémont représente 6% du total.

¹ CAFT : Cross Alp Freight Transports

QUELLE EST LA BONNE QUESTION ?

Au vu des réponses obtenues auprès des professionnels du transport et de la logistique, la localisation de la plateforme d'embarquement d'autoroute ferroviaire ne vient pas en tête des critères d'adhésion des acteurs du transport au mode ferroviaire.

La recherche à priori de l'implantation de cette plateforme en Rhône-Alpes ne pose que partiellement la problématique. Cette formulation passe sous silence la deuxième extrémité de l'autoroute ferroviaire et surtout le profil des utilisateurs potentiels.

N'est-il pas préférable d'abord de définir le ou les segments de clientèle ciblés (ceux pour lesquels un tel service peut présenter de l'intérêt) avant de déterminer la localisation de la plateforme ?

De toute façon, l'offre restera limitée à court et moyen terme (le nombre de sillons disponibles est estimé à seulement une dizaine entre Ambérieu et Aiton) et ne pourra accueillir qu'un faible pourcentage des flux transalpins. En particulier, il n'y aura pas de cadencement possible sans le tunnel de base de la liaison Lyon-Turin.

A QUEL HORIZON DOIT-ON RAISONNER?

D'ici 2009, il n'y aura aucune réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires.

Le nombre de sillons disponibles étant faible en journée, il n'est pas possible de mettre en place des navettes cadencées. Malgré la mise au gabarit GB1, la hauteur des remorques admises restera limitée à 4.05 m.

A cette date, un service d'autoroute ferroviaire qui permettrait d'atteindre ou de dépasser les 100.000 poids lourds/an serait un grand progrès.

A l'horizon 2020, les décisions rentrent dans le cadre du SCHEMA LOGISTIQUE en cours d'établissement par la Région Urbaine de Lyon (RUL). Il apparaît nécessaire de clarifier les esprits sur les différentes infrastructures d'intermodalité : plateforme d'autoroute ferroviaire, chantier combiné, zone logistique.

Ces trois fonctions peuvent ou non cohabiter géographiquement, mais elles sont toutes indispensables pour l'économie rhônalpine. Elles devront en outre se situer à proximité immédiate du futur Contournement Ferroviaire de Lyon.

Ces deux horizons appellent des réponses de nature différente.

AVIS DU COMITE POUR LA TRANSALPINE

Toute réflexion quant à la poursuite d'un service d'autoroute ferroviaire transalpine n'a de sens que dans le cadre d'un engagement ferme acté entre l'Union européenne, la France et l'Italie quant au planning de construction de la liaison LYON-TURIN d'ici 2018-2020, et la mise en place d'une politique ambitieuse de report modal sur l'Arc alpin.

Vouloir poursuivre à tout prix l'AFA actuelle ou modifiée, en l'absence de perspectives à long terme, pourrait au contraire laisser croire que la ligne historique peut encore rendre service de nombreuses années... Et donner des arguments aux opposants de la vallée de Susse.

Le Comité pour la Transalpine rappelle que l'utilisation de la ligne historique n'est qu'une solution palliative en attente d'une autoroute ferroviaire à haute capacité.

Il n'est pas possible de demander aux chargeurs et transporteurs de modifier significativement leur organisation pour emprunter une ligne ferroviaire ancienne, et pour laquelle il n'existe aucune solution de secours en cas de travaux ou d'incidents graves (contrairement aux autoroutes du Fréjus et du Mont Blanc). La situation actuelle – pendant les travaux d'agrandissement- le démontre amplement.

A l'horizon 2009

Le service ne devrait pas être complètement prédéfini par l'administration, mais il faut favoriser les initiatives des professionnels des secteurs privé et public (cf l'exemple de Lorry Rail, opérateur du futur service d'autoroute ferroviaire entre Bettembourg et Perpignan).

Le manque d'implication de l'administration italienne enlèvera de la pertinence à la démarche s'il n'est pas rapidement corrigé.

Parmi les créneaux de solutions possibles, et sans être exhaustif, il peut être retenu de :

Ø proposer de la longue distance plutôt que du franchissement d'obstacle ; l'impact du transfert modal mesuré en tonnes par Km sera ainsi plus important. En conséquence, il faudrait préférentiellement se tourner vers un service d'Autoroute Ferroviaire non-accompagné et élargir la recherche d'itinéraires économiquement pertinents en débordant au nord de la région Rhône-Alpes, à l'est de Turin en Italie, ou au sud vers l'Espagne et les ports de la Méditerranée.

Ø concentrer les transports de matières dangereuses, sur des courtes distances, sur la liaison Aiton-Orbassano inchangée. La forte valeur ajoutée des marchandises permet d'envisager des péages plus élevés et de tendre ainsi vers l'équilibre économique du service d'autoroute ferroviaire transalpine.

Aussi, le Comité pour la Transalpine recommande de solliciter des opérateurs potentiels au travers d'un appel d'offres de DSP (délégation de service public) sans prédéfinir le service à l'avance et autour des principes suivants :

- Pas de subvention récurrente d'exploitation (les finances publiques doivent être réservées en premier lieu au financement d'infrastructures). La recherche de l'équilibre économique de l'exploitation est une priorité.
- Optimisation de l'utilisation des plateformes d'embarquement existantes afin de limiter les investissements privés ou publics.
- Définition des mesures réglementaires d'accompagnement ou d'incitation au report modal sur tout l'Arc alpin franco-italien (Vintimille inclus).
- Action de communication auprès des transporteurs et des collectivités pour expliquer les options retenues pour la période intermédiaire 2009-2020.

* * * * *